Die Festsetzung des Berge- und Hilfslohns durch das Strandamt und das Verfahren vor demselben.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Curt Clausen

Referendar in Bremerhaven.

ACAD LUGD BAT. BIBL.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1906.

Meinem Vater!

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 1

Erstes Kapitel.

Materielle Zuständigkeit des Strandamtes.

§ 1. Begriff des Berge- und Hilfslohnes 3
§ 2. Die bei Bemessung des Berge- und Hilfslohnes zu berücksichtigenden Umstände 11
§ 3. Wem steht ein Anspruch auf Berge- und Hilfslohn zu? . 21
§ 4. Was heißen die Worte: „In Ermangelung einer gütlichen Einigung" im § 36 der StrO. 22

Zweites Kapitel.

Örtliche Zuständigkeit des Strandamtes.

Drittes Kapitel.

Funktionen des Strandamtes.

§ 1. Das Strandamt als Behörde 31
§ 2. Das Strandamt als Instanz für die Feststellung des Berge- und Hilfslohnes 33

Viertes Kapitel.

Verhandlung vor dem Strandamt und Form des Bescheides. Anwendbarkeit welchen Rechts 36

Literaturverzeichnis.

Burchard, Dr. Joh. Leop., Bergung und Hilfeleistung in Seenot. Hannover 1897.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1903.

Friedberg, Dr., Die Handelsgesetzgebung des Deutschen Reichs. Leipzig 1904.

Freudenthal, Zivilprozeßordnung. 2. Aufl. München 1904.

Hanseatische Gerichtszeitung 1888, 98, 91, 93, 1901, 1903.

Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht. I. Leipzig 1903.

Perels, Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts. Berlin 1884.

Reichsgerichtsentscheidungen.

Schaps, Dr. G., Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 4. Buch des Handelsgesetzbuches. Berlin 1906.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages. I. Session 1874.

Verschiedene Urteile, und zwar:

a) Kammer für Handelssachen Bremerhaven vom 5. Juli 1897 in Sachen Sophie „Rickmers" kontra Christine „Nielsen".

b) Strandamt Bremen vom 26. November 1895 in Sachen D. „Nottingham" kontra „Paramatta".

c) Oberlandesgericht Hamburg vom 23. Januar 1899 in Sachen Amsterdam Tug and Salvage-Co. kontra D. „Maritime". Hanseatische Gerichtszeitung 1899 Nr. 37.

d) Oberlandesgericht Hamburg vom 13. Oktober 1888 in Sachen „Union" kontra „Merchant Prince". Hanseatische Gerichtszeitung 1888 Nr. 120.

Wagner, Dr., Handbuch des Seerechts. Leipzig 1884.

Einleitung.

Die vorliegende Arbeit hat das Verfahren vor den Strandämtern zum Gegenstande; es soll die Frage erörtert werden, in welchen Fällen das Strandamt zuständig ist, d. h. in welchen Fällen die Ansprüche derjenigen, die Berge- und Hilfslohn beanspruchen, beim Strandamt angemeldet werden müssen, und das Verfahren vor dem Strandamte selbst.

Hierbei ist zunächst auf den Begriff des Hilfs- und Bergelohnes einzugehen.

Die deutsche Strandungsordnung vom 17. 5. 1874 hat gesetzliche Bestimmungen darüber getroffen, welche Behörden in Strandungsangelegenheit die Verwaltung führen, wie das Verfahren bei Bergung und Hilfsleistung in Seenot sich gestaltet und wie die Festsetzung der Berge- und Hilfskosten zu erfolgen hat.

In Ergänzung dieser Bestimmungen enthält das HGB. im Abschn. 8 des Buches 4 unter dem Titel „Bergung und Hilfeleistung in Seenot" Vorschriften darüber, wann Berge- und Hilfslohn verlangt werden kann, wer ihn verlangen kann und wie hoch er sein darf.

Allein diese Vorschriften weisen nach manchen Richtungen hin Lücken auf, die durch gewohnheitsrechtliche Regeln in vielen Fällen eine Ergänzung gefunden haben; hervorzuheben ist in erster Linie, daß die Besetzung des Strandamtes und

das Verfahren vor demselben eine gesetzliche Regelung nicht erfahren haben.

Zu Beginn der Arbeit wird die Frage zu beantworten sein, welche Sachen vor das Strandamt gehören; alsdann ist zu erörtern, was für eine Einrichtung das Strandamt ist und wie sich das Verfahren vor demselben abspielt.

Erstes Kapitel.

Materielle Zuständigkeit des Strandamtes.

§ 1.

Begriff des Berge- und Hilfslohnes.

Der § 36 der Strandungsordnung sagt:

„Wer Berge- oder Hilfslohn oder die Erstattung sonstiger Bergungs- und Hilfskosten verlangt, hat in Ermangelung einer gütlichen Einigung seine Ansprüche bei dem Strandamt anzumelden."[1])

Also wer Berge- oder Hilfslohn beanspruchen will, der muß vor das Strandamt gehen, aber nur in Ermangelung einer gütigen Einigung. Er muß das Strandamt angehen und darf nicht sofort beim ordentlichen Gericht klagen. Dies hätte vielmehr in solchem Falle wegen Unzulässigkeit des Rechtswegs die Klage von Amts wegen kurzerhand abzuweisen,[2]) denn nach § 39 der Strandungsordnung ist die gerichtliche Verfolgung von Ansprüchen auf Hilfslohn ausgeschlossen, und zwar gesetzlich, solange nicht die vorläufige Entscheidung der bezeichneten Verwaltungsbehörde herbeigeführt ist.

---

[1]) Für die Binnenschiffe wird die Bergung und Hilfsleistung in § 93—101 des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. 6. 1895 geregelt.

[2]) vgl. RG. Bd. 5 S. 90, Bd. 7 S. 65.

Der Rechtsweg ist nur in Gestalt einer auf Anfechtung des Bescheides der Aufsichtsbehörde gerichteten Klage gestattet.

Wann kann nun Berge- oder Hilfslohn gefordert werden und von wem?

Dies ist nur dann der Fall, wenn das in Gefahr befindliche Schiff durch die von Dritten geleistete Hilfe aus der Gefahr befreit wird, ferner muß die Hilfe so rechtzeitig erfolgt sein, daß die vorhandene Gefahr nicht zu einer weiteren Schädigung bezw. zu einem Verlust der gefährdeten Gegenstände geführt hat.

„Berge- und Hilfslohn kann also nur dann verlangt werden, wenn das Schiff sich in Seenot befunden hat.“ [1]) Wann befindet sich ein Schiff in Seenot?

Der Begriff der Seenot ist im deutschen Handelsgesetzbuch nicht definiert. Die Seenot bezeichnet einen Zustand; sie steht begrifflich im Gegensatze zu einem Notstande, der auf dem Lande oder auf einem von allen Seiten von Land umgebenen Binnengewässer eintreten kann.

Wenn ein Schiff auf eine Küste, Sandbank, Klippe getrieben ist, so bedeutet dieser Tatbestand an sich noch keine Seenot; denn es bleibt die Möglichkeit, daß das Schiff durch eigene Maschinenkraft, durch Leichterung usw. freikommen und seinen Kurs fortsetzen kann.

Erst wenn sich diese Mittel als ungenügend herausgestellt haben, kann man von einer Seenot reden, da bei längerem Festsitzen die Gefahr des Verlustes für Schiff und Ladung begründet ist. Allein es kann die Beschaffenheit der fraglichen Stelle derart sein, daß schon durch das Festgeraten augenblickliche Gefahr begründet ist, deren nachteilige Folgen nur durch sofortiges hilfreiches Eingreifen Dritter abgewandt werden kann, wenn z. B. das Schiff mit einem Teile auf

---

[1]) Burchard S. 30.

einen höher gelegenen Punkt geraten ist, so daß bei Ablaufen des Wassers ein Kentern des Schiffes zu befürchten ist.

Es kann somit das Abbringen eines festgeratenen Schiffes je nach den Umständen als Hilfeleistung in Seenot oder als eine außergewöhnliche Schlepptätigkeit aufgefaßt werden.

Ebenso kann die Fortschaffung der Ladung aus einem festgeratenen Schiff je nach den Umständen als eine Bergung in Seenot oder als eine einfache Dienstleistung erscheinen.[1])

Von Seenot kann des weiteren keine Rede sein, wenn die Besatzung des Schiffes imstande ist, durch Arbeiten und Pumpen das event. vorhandene Wasser aus den Pumpen herauszupumpen. Ist aber die Besatzung erschöpft und nicht mehr zum Auspumpen imstande, um das Versinken des Schiffes zu hindern, so liegt Seenot vor, und die geleistete Hilfe erscheint als Hilfeleistung in Seenot.

Eine Seenot kann für ein Schiff auch dadurch entstehen, daß die für den Lebensunterhalt der Besatzung erforderlichen Lebensmittel erschöpft sind oder daß die Besatzung durch Krankheit oder Tod die Möglichkeit verloren hat, das Schiff zu dirigieren.[2]) Solange diese Mittel lediglich die Ausführung der Reise erschweren, liegt noch keine Seenot vor. Diese tritt erst ein, wenn die Ausführung unmöglich wird. Ein völlig manöverier- und steuerunfähig gewordenes Schiff befindet sich in Seenot, und zwar stets.

Auch durch Meuterei der Besatzung kann Seenot entstehen, deren Beseitigung durch fremde Hilfe als Hilfeleistung in Seenot erscheint.

Die Gefahr, die der Hilfe den Stempel einer Hilfeleistung in Seenot ausdrückt, liegt darin, daß objektiv das Schiff und die Ladung ohne die Hilfe Dritter nicht in Sicherheit gebracht werden kann.

[1]) Burchard S. 69.
[2]) Burchard S. 35.

Sodann ist zu prüfen, ob sich ein Schiff nur dann in Seenot befinden kann, wenn es sich in offener See befindet, oder ob dies nicht erforderlich ist.[1])

Bei der ersten Beratung des HGB. Buch 5 wurde beschlossen, eine Bergung und Hilfeleistung in Seenot nur dann anzunehmen, wenn auf offener See ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise geborgen oder gerettet werde. Bei der zweiten Beratung wurde der Passus „auf offener See" mit der Motivierung gestrichen, daß Bergungs- und Hilfeleistungsdienste nicht minder auf einem Strom oder an der Küste, als auf offener See geleistet werden können.

Es kann also auch auf einem Strom ein Schiff in Seenot geraten. Sehr bestritten ist die Frage, ob man in dem Falle, daß ein Schiff in einem Hafen liegt und in Gefahr gerät, von Seenot sprechen kann oder nicht.[2])[3])[4])

Die obersten Gerichte gehen in ihren Entscheidungen über diese Frage auseinander; am meisten wird der Standpunkt vertreten, daß auch bei einer Gefahr im Hafen von Seenot gesprochen werden kann, indem die Häfen dem Strom gleichgestellt werden. Das Oberlandesgericht Hamburg macht einen Unterschied zwischen einem mit dem Strome verbundenen Hafen und einem ausgeworfenen mit Schleusen abgeschlossenen Hafenbassin und ist der Ansicht, daß man im ersten Falle sehr wohl von Seenot reden kann, während man im letzten Falle Seenot als vorliegend nicht annehmen dürfe. Diese Auffassung dürfte sich nicht in allen Fällen verteidigen lassen können, vielmehr dürfte je nach Lage des einzelnen Falles zu beurteilen sein, ob Seenot vorliegt oder

---

[1]) Prot. S. 2812.

[2]) Lewis, Seerecht Bd. 2 S. 164; RGBl. Bd. 5 S. 92.

[3]) Perels S. 313.

[4]) Entsch. des Oberseeamts Bd. 1 S. 740, Bd. 2 S. 662.

nicht. Wollte man annehmen, daß immer, wenn ein Schiff im Hafen in Not gerät, Seenot anzunehmen wäre, dann würde dies dahin führen, daß jede für ein Seeschiff zu dessen Erhaltung vor der Gefahr eines Verlustes übernommene und ausgeführte Arbeit nach den Grundsätzen über Bergung und Hilfeleistung in Seenot zu beurteilen wäre. Dies würde aber zu weit führen und unter Umständen die Anwendung der Rechtsnormen über Hilfslohn und Bergelohn auch in solchen Fällen herbeiführen, in denen sie offenbar vom Gesetzgeber nicht gewollt ist.

Bei einem in Seenot befindlichen Schiffe sind außergewöhnliche Verhältnisse vorhanden, in denen außergewöhnliche Arbeiten vorgenommen werden; daher rechtfertigt sich auch eine außergewöhnliche Bemessung des für solche Arbeit zu zahlenden Lohnes.[1])

Solange die Möglichkeit vorliegt, von verschiedenen Seiten Hilfe zu erlangen, ist die von einer Seite gewährte Hilfe als Nothilfe darum nicht anzusehen, weil durch das Angebot von verschiedenen Seiten die Notwendigkeit, gerade die eine anzunehmen, ausgeschlossen wird, besonders nicht, wenn anzunehmen ist, daß die Besatzung allein die Gefahr beseitigen kann und nur zur schnelleren Beseitigung fremde Hilfe in Anspruch genommen ist. Tatsächlich pflegt in einem Hafen in der Regel ein solches Angebot von Kräften zu sehen, daß von einer Seenot nicht die Rede sein kann.[1]) Es dürfte daher mit Recht keine Seenot anzunehmen sein, wenn das Schiff nach beendigter Fahrt in einem Hafen am Kai liegt und Feuer auf demselben ausbricht. Wollte man auch auf solche Fälle den Begriff Seenot ausdehnen, so wäre nicht einzusehen, warum nicht statt des Wortes Seenot das einfache Wort Not gesetzt wäre.

---

[1]) Urteil „Union" kontra „Merchant Prince".

Auch aus folgenden Gesichtspunkten dürfte sich ergeben, daß man bei einem im Hafen in Gefahr geratenen Schiffe nicht von Seenot sprechen kann. Bei einem etwa durch Brand in Not geratenen Schiff ist zu bedenken, daß dieses meistens durch die Hafen- und Polizeibehörden der freien Verfügung seines Kapitäns und seiner Mannschaft entzogen ist; die genannten Behörden haben einzig und allein im Falle eines Notfalles, in Rücksicht auf die Sicherheit des Hafens und der anderen darin liegenden Schiffe die nötigen Vorkehrungen zu treffen, die das öffentliche Wohl erfordert, um weiteren Schaden zu verhüten. Das Schiff also, der Kontrolle seiner Besatzung enthoben, ist nur als ein Gegenstand in der Obhut der Hafenbehörde zu betrachten. Dies gilt besonders von den Schiffen, die im Winterlager liegen.[1])

Auch die Tatsache scheint mir eine Bestätigung der hier vertretenen Ansicht zu sein, daß Schiffe, die längere Zeit im Hafen zu verweilen gedenken, zur Ersparung der Prämie, die gegen Seegefahr sehr hoch ist, nur gegen Feuersgefahr versichert werden; ebenso gewährt die Seeassekuranz-Gesellschaft einem Schiffe, das in Jahresversicherung ist, bei angemeldetem längeren Aufenthalte im Hafen eine entsprechende Rückvergütung der Prämie, pro rata der im Hafen zu verbringenden Zeit und begnügt sich mit der einfachen Feuerassekuranz-Prämie.

Ob einem im Hafen in Gefahr befindlichen Schiffe von einem anderen Schiffe Hilfe geleistet ist oder nicht, ist gleichgültig, denn ebensogut könnte vom Lande aus oder z. B. bei Feuer von einer auf ein Floß gebrachten Spritze Hilfe geleistet werden. Wäre bei Abfassung der Strandungsordnung die Möglichkeit einer Seenot im geschlossenen Hafen in Betracht

[1]) Urteil „Union" kontra „Merchant Prince".

gezogen, so hätte sicher auch die Gesetzgebung Vorsorge getroffen, daß die gegenseitige Stellung der Hafen- und Polizeibehörde und des Strandamtes gehörig abgegrenzt wurde. Es ist wohl nicht denkbar, daß bei einem Unfalle im Hafen das Strandamt oder der Strandvogt, dem die Leitung der Hilfeleistung in Seenotsfällen obliegt, die Hafenbehörde, die für die Sicherheit des Hafens und der darin befindlichen Schiffe und Waren zu sorgen hat, beiseite setzen darf und Anordnungen treffen kann, die für diese Sicherheit von Einfluß sein könnten. Wäre dies beabsichtigt, dann wäre unbedingt, um Kompetenzkonflikte zu vermeiden, im Gesetze diese Ansicht zum Ausdruck gebracht. Da dies nicht geschehen, so darf man auch aus diesem Grunde wohl mit Recht annehmen, daß die Leistung des Hilfs- und Rettungsverfahrens beim Hafenamte ruht. Aus all diesen Umständen dürfte zu folgern sein, daß man in den meisten Fällen, in denen einem Schiff im Hafen etwas zustößt, von Seenot nicht reden kann.

Es ist nun kurz zu erörtern, wann Bergung und wann Hilfeleistung in Seenot vorliegt.

Bei der Bergung ist in der Regel das Schiff beziehentlich dessen Ladung von der Schiffsbesatzung verlassen. Daneben, doch in seltenen Fällen, wird man von Bergung reden können, wenn Schiff und Ladung zwar nicht von der Schiffsbesatzung verlassen, wohl aber ihrer Führung entzogen sind.

Bei der Hilfeleistung in Seenot ist die Regel, daß Dritte ein von der Besatzung noch nicht verlassenes Schiff oder dessen Ladung retten helfen.

Ist das Schiff von der Besatzung verlassen und wird dasselbe alsdann von Dritten an sich genommen, so erwerben diese Dritten Besitz an Schiff und Ladung, der ihnen das Recht gibt, andere von dem Inbesitznehmen abzuhalten, solange dieser Besitz dauert. Dieser Besitz ist aber nur Mittel zum

Zweck, die Ergreifung desselben nur eine Vorbereitungshandlung.

Bei der Bergung ist nicht die Arbeit als solche, die mit dem Insicherheitbringen des geborgenen Schiffes verbunden war, die Hauptsache, sondern der durch die Arbeit erzielte Erfolg; nicht weil die Dritten Mühe und Arbeit verwendet haben, haben sie Anspruch auf Belohnung, sondern nur dann und darum, wenn und weil ihre Arbeit von Erfolg gewesen ist, weil das Schiff und die Ladung tatsächlich in Sicherheit gebracht sind.

Das gleiche gilt von der Hilfeleistung in Seenot; auch bei ihr kommt es tatsächlich darauf an, daß Schiff und Ladung aus einer Seenot gerettet sind und daß diese Rettung durch Hilfe Dritter erfolgt ist.

Sowohl Bergung wie Hilfeleistung stellen sich nicht als ein unteilbares Werk dar, dergestalt, daß ein Anspruch auf Lohn nur und erst dann begründet wäre, wenn alles, was gerettet werden konnte und sollte, gerettet ist; vielmehr gewährt schon eine teilweise Rettung bezüglich des Geretteten einen Anspruch auf Lohn.

Der Bergelohn braucht nicht immer höher zu sein als der Hilfslohn. In der Regel freilich wird dieses der Fall sein, weil der Berger für die Rettung des von der Besatzung aufgegebenen und verlassenen Schiffes eine größere Belohnung verlangen und erhalten wird, als wenn er nur einem Schiffe, dessen eigene Besatzung zur Abwendung der Gefahr nicht ausreicht, mit seinen Kräften zur Hilfe kommt und die Gefahr abwendet. So sagt auch § 747 HGB.: der Hilfslohn ist stets unter dem Betrage festzusetzen, welchen der Bergelohn unter sonst gleichen Umständen erreicht haben würde.

Ob die vom deutschen Recht statuierte Unterscheidung zwischen Hilfs- und Bergelohn bezw. Hilfeleistung in Seenot und Bergung rechtlich begründet und praktisch empfehlenswert ist,

ist sehr kontrovers. Das englische Recht kennt diesen Unterschied nicht; Salvage umfaßt Hilfs- und Bergelohn; die internationale Gesetzgebung dürfte dem folgen und den Unterschied, den das deutsche Recht zwischen Hilfeleistung in Seenot und Bergung macht, über kurz und lang beseitigen.[1])

Nach § 744 HGB. kommt bei der Bestimmung des Betrages des Berge- oder Hilfslohnes in Anschlag der bewiesene Eifer, verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der tätig gewesenen Personen, die Gefahr, der sie ihre Person und ihre Fahrzeuge unterzogen haben, sowie die Gefahr, die den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat, und der nach Abzug der Kosten verbliebene Wert derselben, d. h. nach § 743 Abs. 2 der Kosten und Gebühren der Behörden, der von den geborgenen und geretteten Gegenständen zu entrichtenden Zölle und sonstigen Abgaben, sowie der Kosten zum Zwecke der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung dieser Gegenstände.

Die Berge- und Hilfslöhne werden, was sie nach dem Gesetze auch sein sollen, eine zwar reichlich, aber nicht übertrieben bemessene Vergütung für Mühe, Arbeit und Gefahren sein.

§ 2.

Die bei Bemessung des Berge- und Hilfslohnes zu berücksichtigenden Umstände.

Zu den einzelnen für die Bemessung des Berge- und Hilfslohnes maßgebenden Faktoren ist folgendes zu bemerken:

1. Der Eifer.[2])

Ein Zwang, anderen in der Notlage beizustehen, wird bezüglich der Bergung und Hilfeleistung in Seenot nicht vom Recht anerkannt; die von der Strandungsordnung §§ 4,

[1]) vgl. Verhandlungen des 23. Deutschen Juristentages S. 205.

[2]) Burchard S. 256.

5, 9 getroffenen Vorschriften beziehen sich ausschließlich auf Schiffe, die auf Strand geraten sind oder sich sonst unweit desselben in Seenot befinden.[1]) Außer in diesem Falle besteht nach deutschem Rechte nur eine Verpflichtung zur Hilfe in dem Falle, wenn durch einen Zusammenstoß von Schiffen Beschädigungen eines derselben oder beider herbeigeführt sind. Andere Schiffe als die beiden Zusammengestoßenen haben keine Verpflichtung, einander zu helfen.[2])

Da kein Zwang zur Bergung und Hilfeleistung besteht, so verdient schon der Entschluß, zu helfen, Anerkennung, und zwar um so mehr, wenn derselbe durch uneigennützige Beweggründe herbeigeführt ist, vielleicht sogar dem eigenen Interesse entgegenläuft. Es wird daher jedes Opfer, das dem eigenen Interesse gebracht wird, als Betätigung des Eifers zu bezeichnen sein, mit dem die Bergung und Hilfeleistung bewirkt wird.[3]) Doch ist es nicht nur der Entschluß, die Rettung auszuführen, sondern auch die Umsicht, mit welcher diesem Entschlusse gemäß die Tätigkeit ausgeübt wird, welche den Eifer, von dem das Gesetz spricht, erkennen läßt.

Im Gegensatz hierzu wird von einem Eifer nicht die Rede sein können, wenn klar und deutlich das Bestreben hervortritt, die Gelegenheit zur Ausübung der Rettungstätigkeit zugleich zu einer Gelegenheit zur Bereicherung des oder der Rettenden über das Maß einer den Umständen entsprechenden Vergütung hinaus zu machen. Solche Absicht tritt hervor, wenn die Gewährung der Hilfe an Bedingungen geknüpft ist, welche den die Hilfe Annehmenden beschweren, wenn vor Gewährung der Hilfe insbesondere der Abschluß eines Vertrages über die Höhe der zu leistenden Vergütung verlangt wird, wenn nicht nur für den Fall eines erheblichen Erfolges,

---

[1]) Kaiserl. Verordnung vom 15. 8. 1876.

[2]) Burchard S. 258.

[3]) Burchard S. 253.

sondern auch für den Fall eines Nichterfolges eine Vergütung beansprucht wird, so daß nicht nur das der See anvertraute Vermögen, sondern auch das Landvermögen des Interessenten event. belastet wird.

Zweitens ist in Betracht zu ziehen die **„verwendete Zeit"**. Unter der verwendeten Zeit ist zunächst der Zeitraum zu verstehen, der zwischen dem Beginn der Bergungs- bezw. Hilfeleistung und deren Beendigung liegt. Allein in vielen Fällen wird die verwendete Zeit schon vor dem Beginn des Bergens beginnen, z. B. wenn bei Niedrigwasser ein Schiff strandet und nur bei Hochwasser abzubringen ist, so ist die Zeit von da an zu berechnen, wo das zur Hilfe gekommene Schiff, in der Erwartung des Zeitpunktes, in welchem seine Tätigkeit beginnen kann, hat warten müssen. Zu diesem Zeitraum ist nach allgemeiner Ansicht auch der zu rechnen, der zur Ergänzung eines durch die Tätigkeit entstandenen Mehrverbrauches an Proviant oder Feuerungsmaterial oder zur Ausbesserung entstandener Schäden verwendet ist.[1])

Am besten kann man die „verwendete Zeit" ersetzen durch die Worte „der erforderlich gewesene Zeitaufwand".

Ferner sind die **„geleisteten Dienste"** bei der Berechnung in Betracht zu ziehen. Das Gesetz will hiermit zum Ausdruck bringen, daß die Arbeit, die tatsächlich ausgeführt ist, eine wichtige Rolle für die Bemessung des Berge- und Hilfslohnes spielt. Die Dienste selbst können mannigfacher Art sein, ebenso mannigfach wie die Ursachen, die die Seenot bei dem notleidenden Schiffe und Ladung herbeigeführt haben Dies sind besonders Schlepp- und Lotsendienste, Flottmachen eines gestrandeten Schiffes, Hebung eines gesunkenen, Holen und Bringen von Hilfskräften, Löschen von Feuer an Bord eines Schiffes, Rettung eines Schiffes vor einem drohenden Zusammenstoß.

[1]) Burchard S. 252.

Die einzelnen Dienste, die geleistet werden, können von sehr verschiedener Bedeutung, bald mit mehr, bald mit weniger Mühe verbunden sein. Unter geleisteten Diensten kann man sowohl die Dienste, die die Berger oder Retter verrichtet haben, vom Standpunkt der Berger und Retter betrachtet, verstehen, als auch die Dienste, die dem notleidenden Schiffe und Ladung dadurch erzeigt sind, daß sie in Sicherheit gebracht sind.

Im allgemeinen wird man sie allerdings im ersteren Sinne auffassen müssen, d. h. so, daß die geleisteten Dienste als die tatsächlich verrichteten Arbeiten, nicht als der dem Schiffe dadurch erwachsene Nutzen, in Frage kommen.

An vierter Stelle kommen die **„geschehenen Aufwendungen"** in Betracht, d. h. die Aufwendungen, die gemacht sind zum Zwecke des Bergens und der Hilfeleistung.

Nun ist zu untersuchen, ob nur die nützlichen Aufwendungen zu vergüten sind, die als solche den geborgenen oder geretteten Gegenständen zugute gekommen sind, oder ob es genügt, daß sie auf seiten des Bergenden eine Aufwendung darstellen. Zu Aufwendungen im allgemeinen gehören der Aufwand von Material, Böten, Wagen u. dergl., also solche Aufwendungen, deren Ziel sich auf das Bergen und Retten richtet, also insbesondere solche, ohne welche eine Bergung und Rettung im konkreten Fall nicht vorgenommen werden kann. Als solche Aufwendungen sind einmal die Aufopferung von Vermögensstücken anzusehen, die den Bergern gehören oder für deren Erhaltung sie Dritten gegenüber verantwortlich sind, z. B. der erhöhte Kohlenverbrauch eines zur Hilfeleistung verwendeten Dampfschiffes. Ferner gehören zu Aufwendungen im weiteren Sinne solche Kosten, welche durch die Hilfeleistung oder infolge derselben indirekt entstehen, z. B. Rechtsansprüche Dritter gegen den Aufwendenden, oder wenn derselbe zwecks Ausführung einer Bergung oder Hilfe-

leistung des Schiffes Ladungsteile über Bord wirft oder sich einer Beschädigung aussetzt, oder wenn durch die infolge einer Bergung eingetretene Verzögerung Konventionalstrafeansprüche entstehen.

Nach dem Wortlaute des Gesetzes handelt es sich um geschehene Aufwendungen, d. h. die Aufwendungen müssen geschehen sein bei Gelegenheit der Bergungsarbeiten, durch die sie veranlaßt waren. Daß die Aufwendungen nötig waren, ist nicht erforderlich. Daher ist Ersatz zu leisten für ein verlorenes Boot, für eine zerrissene Trosse. Es sind also unter den geschehenen und darum zu ersetzenden Aufwendungen neben den beabsichtigten oder mit der Ausführung der Arbeit notwendig verbundenen, auch solche Aufwendungen zu verstehen, die ohne Absicht, aber durch die Ausführnng veranlaßt, geschehen sind.

Solche Verluste dagegen, die auf einem Verschulden des Bergers beruhen, können nicht zu den Aufwendungen gerechnet werden. Jedoch darf man in diesem Falle den Begriff Verschulden nicht dahin verstehen, daß jeder Nachteil, jeder Aufwand, der bei äußerster Sorgfalt hätte vermieden werden können, auf Verschulden zurückzuführen wäre. Man kann vielmehr von Kulpa nur dann reden, wenn das in einer entsprechenden Lage von einem sorgfältigen Schiffer bezüglich Bergung gewöhnlich angewandte Maß von Sorgfalt und Umsicht nicht angewandt ist.

An fünfter Stelle kommt **„die Zahl der tätig gewesenen Personen"** in Betracht.

Bedingung ist, daß sie tätig mitgeholfen haben bei der Bergung. Ob es erforderlich war, daß in dem konkreten Falle so viele Personen in Tätigkeit traten, ist gleichgültig; darauf kommt es nicht an.

Ferner muß man bei der Berechnung des Lohnes berücksichtigen, welcher Gefahr sich der Berger und sein Fahr-

zeug ausgesetzt haben. Die Bergung eines von der Besatzung verlassenen Schiffes ist im allgemeinen eine sehr schwierige Sache, und zwar schon deshalb, weil die Besatzung ein Schiff erst dann zu verlassen pflegt, wenn keine Rettung mehr zu hoffen ist und ein längeres Verweilen das Leben der Besatzung bedroht. Wer sich also zum Zwecke der Bergung auf ein solches Schiff begibt, läuft Gefahr, mit dem Schiffe ein Opfer der Elemente zu werden. Es kann ja natürlich auch in manchen Fällen die Bergung vollkommen gefahrlos für die Berger sein, und deshalb muß man bei einer Bergung immer die Gefahr, der sich der Berger aussetzt, in Betracht ziehen, und zwar nach dem Grundsatz, je größer die Gefahr, desto höher der Bergelohn.

Neben der Gefahr, die Gesundheit und Leben der Berger und Helfer bedroht, ist auch die Gefahr zu berücksichtigen, welcher die von ihnen zur Bergung und Rettung benutzten Fahrzeuge unterzogen sind, z. B. dadurch, daß die Maschine infolge allzugroßer Anspannung beim Schleppen Schaden erleidet, oder daß das rettende Schiff sich der Gefahr des Zusammenstoßes mit dem zu bergenden oder der Strandung aussetzt.

An siebenter Stelle ist **„die Gefahr, die den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat“**, bei der Bemessung des Hilfslohnes in Betracht zu ziehen. Wie ist dies zu verstehen? da doch jede Bergung und Hilfeleistung in Seenot voraussetzt, daß den Gegenständen Gefahr gedroht hat; denn der Begriff Seenot enthält als wesentliches Merkmal, daß sich Schiff und Ladung in einer drohenden Gefahr des Verlustes oder der erheblichen Wertminderung befunden haben, us der sie ohne Mitwirkun g dritter Personen nicht gerettet werden konnten.[1])

[1]) Burchard S. 271.

Immerhin aber ist doch die Gefahr einer Steigerung fähig, insofern einmal der Zeitpunkt, in welchem nach menschlicher Berechnung Verlust oder Wertminderung eintreten mußte, bald ferner, bald näher liegen kann, andererseits auch die Wertminderung verschiedene Stufen bis zur Wertvernichtung durchlaufen kann. Die Ursachen der Gefahrsteigerung können ebenso verschieden sein, wie die Gefahren selbst, die dem Schiff und der Ladung den Charakter notleidend geben. Z. B. kann ein ausgebrochenes, von der Besatzung allein nicht mehr zu bewältigendes Feuer kleinere oder größere Teile des Schiffes ergriffen haben; die Möglichkeit, noch den Strand zu erreichen trotz des Feuers, um das Schiff zunächst zum Sinken und dadurch das Feuer zum Erlöschen zu bringen, kann eine größere oder geringere Wahrscheinlichkeit für sich haben.

Je größer die Gefahr ist, in der das notleidende Schiff und dessen Ladung sich befindet, desto geringer ist die Wahrscheinlichkeit des Erfolges. Da nun von dem Erfolge der Anspruch auf Berge- und Hilfslohn abhängt, so erscheint eine Berge- und Hilfstätigkeit um so verdienstlicher, je geringer wegen der Gefahr, in welcher sich die geborgenen oder geretteten Sachen befanden, die Aussicht auf Erfolg erscheinen mochte.

Es kommt hierbei nicht nur die Gefahr in Betracht, die im Augenblick des Eintrittes in die Bergungstätigkeit bestand, sondern auch diejenigen Gefahren müssen berücksichtigt werden, die während der Ausführung selbst hervortreten.

Schiff und Ladung können sich bei Eintritt der Berger in die Tätigkeit in größerer oder geringerer Gefahr befinden, als in einem späteren Zeitpunkt, während des Verlaufs desselben z. B. in dem Fall, daß ein Schiff auf Strand geraten und abgebracht ist. Je nach Lage des Falles kann die Gefahr des geretteten Schiffes bei Beginn der Hilfeleistung oder

während derselben eine geringere oder größere sein. Sie kann am größten sein zur Zeit der Strandung, von der es durch das Abbringen befreit wird; sie kann aber auch während der Hilfeleistung selbst sich vergrößern, z. B. wenn ein treibend aufgefundenes Schiff während der Hilfeleistung selbst Gefahr läuft, zu stranden oder von Feuer zerstört zu werden. Jede dieser Gefahren ist bei Bemessung des Hilfslohns in Betracht zu ziehen.

Als achter und letzter Punkt kommt **„der Wert der geretteten und geborgenen Gegenstände bei der Berechnung des Lohnes in Betracht, nach Abzug der Kosten, die § 743 HGB. aufzählt.“**

Dies sind die Kosten und Gebühren der Behörden, die von den geretteten und geborgenen Gegenständen zu entrichtenden Zölle und sonstigen Abgaben, sowie die Kosten zum Zweck der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung dieser Gegenstände.

Diese Kosten muß sich der Hilfeleistende von dem Wert abrechnen lassen, d. h. er darf nur den Wert der geborgenen Sachen, abzüglich dieser Kosten in Rechnung stellen. Zu diesen kommen noch nach der Strandungsordnung §§ 4, 5 Anzeige an den Strandvogt § 9 und Gebühren, die diejenigen beanspruchen können, die auf Aufforderung des Strandvogts Hilfe leisten, sowie in § 34 der Strandungsordnung erwähnten Kosten der Verhandlungen und des Aufgebotsverfahrens.

Durch diese Bestimmungen des §§ 743 HGB. und § 4, 5, 9 und 34 der Strandungsordnung ist der Kreis der abzurechnenden Kosten genau umgrenzt. Diese Kosten sind im voraus in Abzug zu bringen; daraus ergibt sich, daß, je höher die nach der Bergung und Hilfeleistung entstehenden Kosten sind, desto niedriger die Maximalgrenze, innerhalb

welcher sich die Festsetzung des Berge- und Hilfslohnes bewegen kann, liegt.

Nach Abzug der oben erwähnten Kosten ist der Wert der geborgenen oder geretteten Gegenstände maßgebend, und zwar wird der Wert gewöhnlich durch Abschätzung festgestellt, die entweder auf Veranlassung der Behörde, des Bergers und Helfers oder des Schiffers und der Interessenten geschieht.

Alle diese in 1—8 aufgezählten Punkte sind bei der Feststellung des Berge- und Hilfslohnes zu beachten. Alle müssen in Erwägung gezogen werden, um sowohl dem Berger oder Helfer für die geleistete Arbeit einen ihn befriedigenden Gewinn zu verschaffen, als auch dem Schiffer und dem Ladungsinteressenten, der durch die Bergung vor dem völligen Verlust bewahrt ist, nicht allzugroße Lasten aufzubürden; beiden Parteien muß man gerecht zu werden suchen. Aber nicht nur auf diese Punkte ist bei Bemessung des Hilfslohnes Rücksicht zu nehmen, sondern das Gesetz hat noch bestimmte andere Weisungen gegeben, die bei Normierung des Hilfslohnes zu berücksichtigen sind. So bestimmt § 742 HGB., daß in Ermangelung einer Vereinbarung der Berge- und Hilfslohn in Geld festzusetzen ist; es ist also unzulässig, daß dem Berger und Hilfeleistenden ein Teil der geretteten Gegenstände in natura überwiesen wird. Eine Ausnahme davon bildet der § 745 HGB., der bestimmt, daß der Berge- und Hilfslohn ohne den übereinstimmenden Antrag der Parteien nicht auf einen Bruchteil des Wertes der geborgenen oder geretteten Gegenstände festgesetzt wird. Aus diesem Paragraphen ergibt sich, daß, wenn ein übereinstimmender Antrag der Parteien vorliegt, ein Bruchteil des Wertes als Berge- bezw. Hilfslohn festgesetzt werden kann.

Hierbei ist zu unterscheiden zwischen einer Quote der geborgenen und geretteten Gegenstände und einer Quote des Wertes derselben. Dieser Wert braucht im Urteil nicht an-

gegeben zu werden; vielmehr kann eine nachträgliche Ermittelung stattfinden.

Ferner bestimmt das Gesetz im § 746 HGB., daß der Betrag des Berge- und Hilfslohns den dritten Teil des Wertes der geretteten Gegenstände nicht übersteigen soll. Nur ausnahmsweise, wenn die Bergung mit ungewöhnlichen Anstrengungen und Gefahren verbunden war und jener Wert zugleich ein geringer ist, kann der Betrag bis zur Hälfte des Wertes erhöht werden (§ 746, 2 HGB.).

In diesem letzten Falle wird bei der Bergung eine Tätigkeit vorausgesetzt, bei der nur mit Aufgebot aller Kräfte, unter drohender, erheblicher Gefahr für die Personen und das Eigentum der Berger, die Bergung aus erheblicher drohender Gefahr gelungen ist, eine Tätigkeit, wie sie nur mit Einsetzung der ganzen Energie der Berger zur Abwendung des in jedem Augenblicke drohenden Verlustes von Schiff und Ladung möglich war. Es genügt nicht, daß zwar unter ganz erheblichen Gefahren geborgen ist, wenn trotz der erheblichen Gefahren die Anstrengungen nicht ungewöhnlich erheblich waren.

Ob dabei die Gefahren zu erheblichen Verlusten für die Berger geführt haben oder nicht, ist gleichgültig. Der Hilfslohn ist stets unter dem Betrage festzusetzen, welchen der Bergelohn unter sonst gleichen Umständen erreicht haben würde. Auf den Wert der geretteten Gegenstände ist bei Bestimmung des Hilfslohnes nur eine untergeordnete Rücksicht zu nehmen. Das Gesetz unterscheidet also zwischen dem Maximalbetrag des Bergelohns und dem des Hilfslohnes; bei ersterem stellt es eine Regel auf, unter Zulassung einer an verschiedene Voraussetzungen geknüpften Ausnahme, bei letzterem setzt es eine für alle Fälle bindende Vorschrift.

Durch diese Gesetzesvorschriften ist der Richter behindert, ganz nach seinem Belieben zu verfahren; hierdurch werden

ihm gesetzliche Schranken gesetzt, die er nicht überschreiten darf; sonst aber hat er nur die in 1—8 genannten Punkte zu berücksichtigen und es liegt dabei ganz in seiner Hand, ob er dem einen oder andern mehr Bedeutung beimessen will oder nicht.

§ 3.

Wem steht ein Anspruch auf Berge- und Hilfslohn zu?

Nachdem im vorstehenden der Begriff des Berge- oder Hilfslohns in Seenot zum Gegenstand der Erörterung gemacht ist, ist zu untersuchen, wer Anspruch auf diesen Lohn hat.

Hier ist zu unterscheiden zwischen der Besatzung des Schiffes, das geborgen ist, und dem Schiffe, das Hilfe bringt.

Der Schiffsbesatzung des verunglückten oder gefährdeten Schiffes steht ein Anspruch auf Bergelohn nicht zu. Dieser Anspruch steht vielmehr ausschließlich dem Schiffe, das Hilfe geleistet hat, zu. Dies ergibt sich aus folgendem:

Das Handelsgesetzbuch bezeichnet diejenigen, die Bergelohn beanspruchen können, als „dritte Personen".

Was ist hier unter dritten Personen zu verstehen? Das sind, wie sich aus dem § 740 HGB. deutlich ergibt, nicht diejenigen, deren Schiff und Ladung ihrer Verfügung entzogen ist, sondern diejenigen, die — nicht zur Schiffsbesatzung des notleidenden Schiffes gehörig — dasselbe in Sicherheit gebracht haben.

Die Schiffsbesatzung ist durch ihren Dienstvertrag gebunden, solange noch irgend Rettung möglich ist, auf dem Schiffe auszuharren; ihr gebührt daher kein Hilfslohn.

In demselben Sinne äußert sich die Seemannsordnung, die im § 41 bestimmt, daß bei „Seegefahr, besonders bei drohendem Schiffbruch, die Schiffsmannschaft alle befohlene

Hilfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten hat und ohne Einwilligung des Kapitäns das Schiff nicht verlassen darf".

Die Schiffsbesatzung ist verbunden, bei Schiffbruch für Rettung der Personen und ihrer Effekten den Anordnungen des Schiffes gemäß nach besten Kräften zu sorgen, sie hat bei der Bergung gegen Fortbezug der Heuer und Verpflegung ohne weitere Gegenleistung Hilfe zu leisten.

§ 4.

Was heißen die Worte: „in Ermangelung einer gütlichen Einigung" im § 36 der Strandungsordnung.

Es ist nunmehr auf das strandamtliche Verfahren in Bergungs- und Hilfslohnsachen näher einzugehen. Der § 36 der Strandungsordnung bestimmt, daß solche Ansprüche „in Ermangelung einer gütlichen Einigung" beim Strandamt anzumelden sind.

Was heißt „in Ermangelung einer gütlichen Einigung"? Offenbar nichts anderes, als daß ein Vertrag über den Hilfs- oder Bergelohn nicht geschlossen ist[1]) — und zwar einerlei, ob der Vertrag geschlossen und die Vereinbarung getroffen ist, während bestehender Seenot oder nach beendigter Rettung.[2]) —

Nur in den Fällen, in denen eine Vereinbarung zwischen den Interessenten überhaupt nicht getroffen ist, muß derjenige, der Berge- oder Hilfslohn geltend machen will, denselben beim Strandamt anmelden. Ist über den Hilfslohn oder Bergelohn zwischen den Interessenten ein Vertrag abgeschlossen und entstehen zwischen den Interessenten über diesen Vertrag,

---

[1]) Hanseatische Gerichtszeitung 1887 S. 158.

[2]) RGE. Bd. 53 S. 226.

z. B. seine Auslegung oder Anfechtung nach § 741 HGB. Differenzen, so sind diese von den ordentlichen Gerichten zu entscheiden, ohne daß es einer Angehung des Strandamts bedarf. Das Strandamt hat vielmehr, wenn bei ihm im Falle des Vorhandenseins einer gütlichen Einigung Hilfs- oder Bergelohnforderungen angemeldet werden, seine Unzuständigkeit auszusprechen und sich zu weigern, denselben durch Bescheid festzusetzen.

Die von Burchard S. 215 ff. vertretene Ansicht, wonach jeder Anspruch auf Hilfs- oder Bergelohn, der zwischen den Interessenten streitig wird, ohne Rücksicht darauf, ob hinsichtlich desselben zwischen den Parteien eine Einigung erzielt war oder nicht, beim Strandamt anzumelden ist und von demselben durch Bescheid festzusetzen ist, steht offenbar im Widerspruch mit dem Sinn der Strandungsordnung und ist mit triftigen Gründen sowohl vom Reichsgericht,[1]) als auch vom Hanseatischen Oberlandesgericht[2]) abgelehnt.

Es sind vor allem folgende Erwägungen, die gegen die Ansicht von Burchard sprechen.

Es muß an sich daran festgehalten werden, daß die Entscheidung über die Erfüllung eines Vertrages als eine bürgerliche Rechtsstreitigkeit ohne ausdrückliche von den Gesetzen gemachte Ausnahme nicht von einer Verwaltungsbehörde, sondern vom Richter zu fällen ist. Daher würde das im Abschn. 5 der Strandungsordnung angeordnete summarische Verfahren, bei dem die Beteiligten nur, soweit sie anwesend sind, angehört und ihre Ansprüche geprüft werden, völlig unzureichend zu einem Urteile darüber sein, ob der Vertrag anfechtbar ist, ob insbesondere die Umstände bei Eingehung

---

[1]) RGE. Bd. 53 S. 225.

[2]) Hanseatische Gerichtszeitung 1888 S. 283, 1891 S. 146, 1897 S. 159.

desselben derartige waren, daß anzunehmen ist, daß ein erhebliches Übermaß der Kontraktsumme vorliegt und der Fordernde in arglistiger Weise die Notlage des andern Teils ausgebeutet habe. Der für die provisorische Verwaltungsentscheidung ausgesprochene Zweck einer Beschleunigung des Verfahrens würde auch geradezu vereitelt werden, wenn bei vorliegendem Vertrage die Beteiligten erst an die Zwischeninstanz im Verwaltungswege sich wenden müßten, bei deren Entscheidung sie sich, falls unter ihnen über die Rechtsverbindlichkeit des Vertrages Streit obwaltet, doch sicherlich nicht beruhigen würden. Wollte man endlich aber die Meinung vertreten, daß die Entscheidung über die Anfechtbarkeit des Vertrages im Wege der Feststellungsklage herbeizuführen und, falls der Vertrag für anfechtbar erklärt werde, dann die Verwaltungsfestsetzung zu beantragen sei, so würde der völlig unzweckmäßige Umweg geschaffen sein, daß die gerichtliche Entscheidung über die Höhe der Ermäßigung, die schon bei der Frage nach der Anfechtbarkeit hätte erfolgen können, ausgesetzt bleiben mußte, bis inzwischen die Verwaltungsbehörde ihre Festsetzung getroffen hat, die denn doch wiederum durch Anrufen des Gerichts angefochten und damit außer Kraft gesetzt werden könnte und wohl auch würde.

Zweites Kapitel.

Örtliche Zuständigkeit des Strandamtes.

Es ist nunmehr zu fragen, bei welchem Strandamt die Ansprüche für Hilfs- und Bergelohn anzumelden sind; mit anderen Worten, es ist die örtliche Zuständigkeit der Strandämter zu erörtern.

Reichsgesetzliche Bestimmungen hierüber gibt es nicht; insbesondere enthält die Strandungsordnung keine solchen.

Nach § 2 der Strandungsordnung steht den Landesregierungen die Organisation der Strandämter usw. zu. Aus diesem Paragraphen ist zu folgern, daß die Landesregierungen die Befugnis haben, über die örtliche Zuständigkeit der Strandämter Bestimmung zu treffen.

In Preußen sind solche gesetzlichen Bestimmungen nicht getroffen; es existiert nur ein Ministerialbescheid vom 26. 3. 1882, wonach für die Entscheidung über Hilfslohn bei in offener See geleisteter Hilfe das Strandamt des Heimatshafens des helfenden Schiffes zuständig sein soll, so daß z. B. wenn ein preußisches Schiff von einem Hamburger Schiffe gerettet ist, das Hamburger Strandamt zuständig wäre.

Es bleibt die Frage offen, welches Strandamt zuständig sein soll in den Fällen, wo die Hilfe auf Flüssen oder vom Strande ab geleistet ist.

Auch in den übrigen deutschen Uferstaaten mit Ausnahme Bremens sind gesetzliche Bestimmungen über die Zuständigkeit der Strandämter nicht getroffen.

Es wird daher bei Beantwortung dieser Frage am zweckmäßigsten sein, zuerst die positiven Bestimmungen des bremischen Staates zu erörtern und dann zu zeigen, wie in den anderen deutschen Staaten diese Frage geregelt wird.

Das bremische Gesetz betreffend Ausführung der Strandungsordnung vom 11. 3. 1892 bestimmt über die Zuständigkeit der Strandämter das Folgende:

§ 2.

Als Strandämter sind zuständig in Bremerhaven und Vegesack die Ämter, in Bremen die Polizeidirektion. Die Ufer der Weser von der Kaiserbrücke abwärts bis zur Lesum gehören zum Strandamtsbezirk Bremen, der an die Lesum grenzende Teil der Weser zum Strandamtsbezirk Vegesack. Im Übrigen bestimmen sich die Grenzen der Strandamtsbezirke Vegesack und Bremerhaven durch die bremischen Hoheitsgrenzen.

Bei Bergungs- und Hilfeleistungen, die **nicht vom Strande ab** erfolgen, ist für das Verfahren nach Beendigung der Hilfeleistung, namentlich die Festsetzung der Bergungs- und Hilfskosten, dasjenige Strandamt zuständig, in dessen Bezirke die geretteten Gegenstände zunächst in Sicherheit gebracht werden. Ist Hilfe geleistet, ohne daß Gegenstände **geborgen** wurden, so entscheidet das Strandamt des Hafens, den das hilfebringende Schiff nach der Hilfeleistung zunächst anläuft.

§ 3.

Die Bestimmungen der Strandungsordnung finden auf alle im Art. 742 HGB. erwähnten Fälle der Bergung und der Hilfeleistung in Seenot Anwendung.

Die Zuständigkeit der Strandämter in Angelegenheiten einer auf offener See geleisteten Hilfe regelt sich nach den zu 2. Abs. 2 festgestellten Grundsätzen.

Die Motive zu diesem Gesetze sagen:

Das Gesetz vom 29. 4. 1890, betreffend die Ausführung der Strandungsordnung, hat insofern zu Zweifel Anlaß gegeben, als sich in demselben eine ausdrückliche Bestimmung darüber nicht findet, welches Strandamt bei Strandungen zuständig sei, bei denen nicht vom Ufer ab, sondern im Flusse selbst Hilfe geleistet ist.

Eine Ergänzung des Gesetzes in dieser Richtung durch die in der Praxis unbeanstandete Zuweisung der Entscheidung an dasjenige Strandamt, in dessen Bezirke das gerettete Schiff oder die geretteten Sachen zunächst in Sicherheit gebracht werden, erscheint um so bedenklicher, als diese Zuweisung bereits bei Erlaß des Gesetzes von 1890 ins Auge gefaßt war und damals nur unterblieb, weil man durch Beseitigung der nach dem Gesetze vor 1874 bestehenden ausschließlichen Kompetenz des Strandamts Bremerhaven für alle Hilfslohnangelegenheiten das Erforderliche mit ausreichender Deutlichkeit bestimmt zu haben glaubte.

Bei dieser Gelegenheit empfiehlt sich zugleich, die Bestimmung des Gesetzes, daß für auf offener See geleistete Hilfe das Strandamt Bremerhaven zuständig sein soll, in gleicher Weise, wie dies wegen der Hülfe im Flusse vorgeschlagen ist, durch Überweisung der Zuständigkeit an dasjenige Strandamt zu ersetzen, in dessen Bezirk die geretteten Objekte zunächst angebracht werden.

In denjenigen Fällen, in welchen eine Hilfeleistung, sei es auf dem Fluß, sei es auf offener See, stattgefunden hat, ohne daß Gegenstände geborgen sind, empfiehlt es sich, die Entscheidung dem Strandamte desjenigen Hafens anzuweisen, welchen das hilfebringende Schiff nach der Hilfeleistung zunächst anläuft.

Aus dem vorstehenden Gesetz ergibt sich folgendes:

1. Bei Hilfeleistungen vom Strande ab ist das Strandamt zuständig, in dessen Bezirk die Strandung erfolgt ist.
2. Bei Hilfeleistungen auf Flüssen oder auf offener See ist in erster Linie dasjenige Strandamt zuständig, in dessen Bezirk das gerettete Schiff oder die geretteten Sachen gebracht sind.
3. In zweiter Linie ist bei Hilfeleistungen auf Flüssen oder auf offener See, wenn Schiff oder Ladung nicht geborgen sind, das Strandamt desjenigen Hafens zuständig, den das helfende Schiff zuerst anläuft.

Dieser letzte Fall tritt z. B. ein bei sogen. partiellen Hilfsleistungen oder in den Fällen, in denen das gerettete Schiff nach beendigter Hilfeleistung seine Reise fortsetzt.[1])

Es ist ohne Weiteres klar, daß die Bestimmungen der preuß. Ministerialverordnung vom 26. 3. 1882 und der bremischen Verordnung vom 11. 3. 1892 den Bedürfnissen des deutschen Verkehrs nicht entsprechen; sie finden naturgemäß nur Anwendung auf preußische und bremische Schiffe und bei Hilfeleistungen, die entweder vom preußischen oder bremischen Strande ab erfolgen oder in einem preußischen oder bremischen Hafen enden.

Wie regelt sich aber die Zuständigkeitsfrage bei nichtpreußischen und nichtbremischen Schiffen und in solchen Fällen, wo die Hilfeleistung in einem nichtpreußischen oder -bremischen Hafen endet?

Diese Frage dürfte nach den Bestimmungen der Zivilprozeßordnung zu beantworten sein, und zwar nach den §§ 13 und 23 dieses Gesetzes.

---

[1]) „Christine Nielsen" kontra „Sophie Rickmers".

Nach dem § 13 ZPO. wird der allgemeine Gerichtsstand einer Person durch den Wohnsitz bestimmt.

Wenn also ein Schiff, das ein anderes geborgen bezw. gerettet hat, Hilfslohn bezw. Bergelohn fordert, so ist der Gerichtsstand dort, wo der Wohnsitz des geretteten Schiffes ist, und zwar deshalb, weil dieser Gerichtsstand der für alle gegen dieses erhobenen Klagen geltende ist. Wo hat nun aber das Schiff seinen Wohnsitz? Natürlich dort, wo sein Heimatshafen ist und der Reeder seinen Wohnsitz und damit seinen Gerichtsstand hat.

Als Heimatshafen eines Schiffes gilt nach § 480 HGB. der Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird und in dessen Schiffsregister es eingetragen ist.

Also das Gericht dieses Heimatshafens muß der Berger anrufen. Was aber in den Gesetzen von den Gerichten festgesetzt, darf und muß man auch auf das Strandamt ausdehnen. Hiernach dürfte in allen Fällen, in denen einem nichtpreußischen oder nichtbremischen Schiffe Hilfe in Seenot geleistet ist, für die Festsetzung des Hilfslohnes das Strandamt des Heimatshafens des Schiffes zuständig sein, dem Hilfe geleistet ist.

Wie regelt sich aber die Zuständigkeitsfrage, wenn das gerettete Schiff nicht im Deutschen Reich einen Heimatshafen hat, sondern ein ausländisches Schiff ist, der Berger aber ein Deutscher und das gerettete Schiff in einen deutschen Hafen eingebracht wird? Für diesen Fall dürfte der § 23 ZPO. Anwendung finden, der bestimmt, daß für Klagen wegen vermögensrechtlicher Ansprüche gegen eine Person, die im Deutschen Reich keinen Wohnsitz hat, das Gericht zuständig ist, in dessen Bezirk sich das Vermögen derselben und der mit der Klage in Anspruch genommene Gegenstand befindet. Bei Forderungen gilt als Ort, wo sich das Vermögen befindet, der Wohnsitz des Schuldners und, wenn für

die Forderung eine Sache zur Sicherheit haftet, auch der Ort, wo die Sache sich befindet.

Wenn also ein ausländisches Schiff in einen deutschen Hafen eingebracht wird, so ist für die Festsetzung des Hilfslohnes das Strandamt desjenigen Hafens zuständig, in den das gerettete Schiff in Sicherheit gebracht ist bezw. in dessen Bezirk es sich befindet.

Nach Erörterung der Zuständigkeit der Strandämter ist die Frage zu prüfen, ob der § 36 sich beschränkt auf diejenigen Fälle, in denen ein Schiff oder dessen Ladung nach erfolgter Bergung oder Hilfeleistung einen deutschen Hafen zuerst erreicht und ob sich dieser Paragraph nur auf deutsche Schiffe bezieht.

Hier ist zu unterscheiden.

Ist das Schiff ein fremdes und sind diejenigen, die es gerettet bezw. geborgen haben, keine Deutschen, so ist ein deutsches Strandamt auch dann nicht zuständig, wenn der Ort, wo die Bergung bezw. Hilfeleistung erfolgte, im deutschen Gebiete liegt.[1])

Ist aber ein fremdes Schiff von einem fremden Schiffe gerettet und hatte das gerettete Schiff für Deutsche Ladung an Bord und wurde in einen deutschen Hafen eingebracht, so ist in diesem Falle trotz des Umstandes, daß das Schiff ein fremdes ist, ein deutsches Strandamt zuständig, wenn auch der Ort, wo die Bergung bezw. Hilfeleistung erfolgte, nicht in deutschem Gebiete liegt.[2])

Gleichgültig ist, welcher Nationalität das rettende Schiff ist.

[1]) Hans. Gerichtszeitung 1888 Nr. 92, Hans. OLG. 23. 6. 1888.
[2]) „Nottingham" kontra „Paramatta". Strandamt Bremen.

Drittes Kapitel.

Funktionen des Strandamtes.

§ 1.

Das Strandamt als Behörde.

Nachdem im vorstehenden die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Strandämter besprochen ist, soll in folgendem erörtert werden, welche Funktionen das Strandamt hat.

Nach § 1 der Strandungsordnung sind die Strandämter vor allem für die Verwaltung der Strandungsangelegenheiten eingesetzt. Den Strandämtern sind die Strandvögte untergeordnet, welche diejenigen Maßregeln zu leiten haben, die zum Zwecke der Bergung oder Hilfeleistung zu ergreifen sind.

Der Vorsteher eines Strandamtes kann für den ihm überwiesenen Bezirk oder einen Teil desselben zugleich zum Strandvogt bestellt werden.

Die Folge der strandamtlichen Behörden ist also folgende: Unterste Instanz ist der Strandvogt. Er ist Leiter der Rettungs- und Bergungsanstalten.

Seine vorgesetzte Behörde ist das Strandamt, und über dem Strandamt steht die Aufsichtsbehörde.

Die Organisation der Strandämter, sowie die der erwähnten Aufsichtsbehörden ist nicht einheitlich geregelt, sondern von den einzelnen Landesregierungen durch besondere Gesetze bestimmt.

In Mecklenburg-Schwerin sind durch Verordnung vom 17. 12. 1874 Regierungsblatt Nr. 27 den Strandämtern die Obliegenheiten der Aufsichtsbehörde verliehen und das Recht der Bestellung von Strandvögten.

Dasselbe ist in Oldenburg geschehen durch Verordnung vom 11. 12. 1874 mit der Maßgabe, daß die Strandvögte vom Strandamt vorgeschlagen und vom Ministerium des Innern ernannt werden.

Für Hannover gilt die Verordnung vom 26. 12. 1874, bestätigt durch die Oberpräsidialbekanntmachung vom 26. 12. 1874, wonach die Strandvögte von den Regierungspräsidenten ernannt und den Strandämtern die Obliegenheiten der Aufsichtsbehörde übertragen sind.

Für Hamburg regelt die Verordnung vom 23. 12. 1874 die Ernennung der Strandvögte und Besetzung der Strandämter. Danach werden die Strandvögte vom Senat ernannt; das Strandamt besteht in Hamburg aus drei von der Deputation für Handel und Schiffahrt delegierten Mitgliedern derselben, und in Ritzebüttel aus dem Amtsverwalter und zwei demselben von der Schiffahrtsdeputation beizuordnenden Marinebeamten.

Den Strandämtern sind die Funktionen der Aufsichtsbehörde übertragen.

In Lübeck versieht nach der Verordnung vom 18. 9. 1879 der Oberlotse von Travemünde die Funktionen des Strandamtes; letzterer bildet in Gemeinschaft mit zwei vom Senat zu ernennenden Beisitzern das Strandamt.

Bremen hat durch Verordnung vom 11. 3. 1892 die Strandamtsfunktionen den Ämtern Bremerhaven und Vegesack und der Polizeidirektion in Bremen übertragen, welchen auch die Funktionen der Aufsichtsbehörde nach § 38 der Strandungsordnung übertragen sind.

§ 2.

Das Strandamt als Instanz für die Feststellung des Berge- und Hilfslohnes.

Aus vorstehendem ergibt sich, wie verschieden in den verschiedenen deutschen Staaten die Zusammensetzung der Strandämter ist. Die Strandämter sind nicht nur eine Verwaltungsbehörde, sondern, was für die vorliegende Arbeit von der größten Bedeutung ist, bei ihnen müssen diejenigen, welche Berge- und Hilfslohn verlangen, in Ermangelung einer gütlichen Einigung ihre Ansprüche anmelden, und sie haben den Hilfslohn bezw. Bergelohn durch Bescheid festzusetzen. Das Strandamt ist also gewissermaßen eine Vorinstanz für die Gerichte; es ist eine Behörde und zwar eine vom einzelnen Bundesstaat, nicht vom Reiche bestellte Verwaltungsbehörde, woraus sich ihre verschiedenartige Zusammensetzung erklärt. Wie oben angeführt, liegen die Funktionen des Strandamtes in der Regel in der Hand des dem Bezirk desselben vorstehenden Verwaltungsbeamten, d. h. des Landrats oder des diesem gleichstehenden Beamten. Nur in Hamburg und Lübeck ist das Strandamt eine aus einem Verwaltungsbeamten und zwei nautisch gebildeten Beisitzern bestehende Kollegialbehörde. Diese Art der Zusammensetzung scheint mir die richtigste zu sein.

Zur Festsetzung des Hilfslohns und Bergelohns sind nautische Sachkunde und Erfahrung erforderlich, da nur diese imstande ist, die für die Bemessung des Berge- und Hilfslohns wichtigsten Faktoren, z. B. die Gefahr, welcher sich die Retter ausgesetzt haben und in der die Geretteten geschwebt haben, die Frage, ob überall Seenot vorlag oder nicht usw. richtig würdigen zu können. Einem nicht nautisch gebildeten Strandamtsleiter fehlt in den meisten Fällen solche Sachkunde

und Erfahrung, und er wird daher gezwungen sein, durch Hinzuziehung von Sachverständigen sich diejenige Sachkenntnis zu verschaffen und nutzbar zu machen, die in Hamburg und Lübeck diesen Behörden schon auf Grund ihrer Zusammensetzung innewohnt.

Während aber die Kollegialbehörde nach Majorität entscheidet, in Hamburg und Lübeck also die nautisch gebildeten Mitglieder des Strandamtes unter Umständen ihre Auffassung der Sachlage und die daraus resultierende Bemessung des Berge- und Hilfslohns gegen die Ansicht des Verwaltungsbeamten durchsetzen und zur Geltung bringen können, ist dies in den Staaten, in denen die Funktionen des Strandamtes allein in der Hand des betreffenden Verwaltungsbeamten liegen und dieser lediglich zu seiner Information nautische Sachverständige hinzuzieht, naturgemäß nicht der Fall.

Die Hinzuziehung der Strandamtssachverständigen erfolgt in verschiedener Weise. Entweder ernennt das Strandamt solche ein für allemal oder von Fall zu Fall, oder es ernennt seinerseits einen und überläßt den Parteien, auch ihrerseits je einen solchen zu benennen.

Die Offizialernennung von Sachverständigen durch das Strandamt ist das Richtigste, da die von seiten der Parteien ernannten Sachverständigen zu leicht, wenn auch subjektiv unbewußt, geneigt sein dürften, die Sachlage in einer für die Partei, die sie hinzugezogen hat, günstigen Weise zu beurteilen.

Die Sachverständigen wohnen der Verhandlung der Parteien vor dem Strandamt bei und geben ihr Gutachten über die Höhe des Hilfslohnes entweder mündlich oder schriftlich ab, das Strandamt aber ist an dieses Gutachten in keiner Weise gebunden; der betreffende Beamte des Strandamtes kann das Gutachten berücksichtigen oder nicht, ganz wie er will; lediglich sein Votum bildet den Bescheid des Strand-

amtes. Naturgemäß und normalerweise wird das Strandamt sich auf die Gutachten der Sachverständigen stützen und sich an dieselben anlehnen, was um so häufiger geschehen wird, wenn es selbst zu Sachverständigen Männer seines Vertrauens bestellt, als wenn ihm die Parteien solche aufgezwungen haben.

Viertes Kapitel.

Verhandlung vor dem Strandamt und Form des Bescheides.

Wie gestaltet sich nun die Verhandlung vor dem Strandamt?

Nach § 37 der Strandungsordnung hat das Strandamt nach Anhörung der Beteiligten eine Begutachtung der aufgestellten Forderungen zu entwerfen und mit seinen gutachtlichen Bemerkungen versehen der Aufsichtsbehörde einzureichen.

Die Aufsichtsbehörde prüft die angemeldeten Ansprüche und setzt sie durch Bescheid fest.

Da nun die Landesregierungen meistens von dem ihnen nach § 40 der Strandungsordnung zustehenden Rechte, die der Aufsichtsbehörde nach § 38 der Strandungsordnung zugewiesenen Obliegenheiten dem Strandamt zu übertragen, Gebrauch gemacht haben, so setzt dieses selbst den Hilfslohn durch Bescheid fest.

Über die Form der Verhandlung vor dem Strandamt besagt die Strandungsordnung nichts; auch die landesgesetzlichen Ausführungsgesetze zur Strandung enthalten darüber keine Bestimmung.

Aus den Worten des § 37 der Strandungsordnung „nach Anhörung der Beteiligten" geht hervor, daß das Verfahren ein mündliches sein muß, daß also kein schriftliches Verfahren stattfinden darf.

Im übrigen ist das strandamtliche Verfahren ganz in das freie Ermessen des Strandamtes gestellt. In der Regel wird auf Grund der Verklarungen §§ 522 ff. HGB., der Schadensatteste und sonst beigebrachter Bescheinigungen verhandelt und erkannt; das Strandamt erkennt dabei nach freiester, unbeschränkter Beweiswürdigung. Es kann aber auch Beweiserhebungen durch Zeugen und andere Beweismittel anordnen; dies geschieht jedoch in den wenigsten Fällen.

Der § 27 der Strandungsordnung bestimmt ferner, daß das Strandamt nach Anhörung der Beteiligten, soweit dieselben anwesend sind, zu entscheiden hat.

Wer sind nun die Beteiligten?[1])

In erster Linie natürlich die Reeder, und zwar sowohl der des geretteten Schiffes als auch der des rettenden Schiffes, und zwar letzterer sowohl für sich als auch als Vertreter seiner Mannschaft. In zweiter Linie sind Beteiligte alle diejenigen, die ein Interesse an dem geretteten Schiff bezw. dessen Ladung haben. Dies sind vor allem die Ladungseigentümer, sowie die Assekuradeure von Schiff und Ladung.

Alle diese eben Benannten können verlangen, angehört zu werden, aber nur insoweit, als sie bei der Verhandlung anwesend sind. Sind sie nicht bei der Verhandlung zugegen, so werden sie nicht berücksichtigt und auf ihre etwa eingereichten schriftlichen Erklärungen wird keine Rücksicht genommen.

Zur Verhandlung vor dem Strandamt hat dasselbe die Kapitäne bezw. Reeder beider Schiffe zu laden; erscheinen dieselben nicht, so wird nach Lage der Sache erkannt.

Zum Schluß ist zu erörtern, in welcher Form das Strandamt seine Antwort gibt, wenn es gemäß § 36 der Strandungsordnung angerufen ist.

Der § 38 der Strandungsordnung sagt, daß die Aufsichts-

---

[1]) Schaps zu § 37 Strandungsordnung.

behörde (Strandamt) die angemeldeten Ansprüche nach den Bestimmungen des HGB. Buch 4 Abschn. 8 zu prüfen und durch Bescheid festzusetzen hat. Jedem Beteiligten ist der Bescheid durch Protokoll bekannt zu machen oder eine Ausfertigung desselben zuzustellen.

Der Bescheid des Strandamtes hat im allgemeinen folgende Form[1]):

Bescheid.

In der Strandamtssache

der . . . . . .

vertreten durch . . . . . .

wider

die Reederei . . . . . .

wird auf Grund des im Termine vom . . . . . .

d. Monats vorgetragenen Sachverhalts und auf Grund des von den Sachverständigen erstatteten und hiermit in bezug genommenen Gutachtens der von letzterer an erstere zu zahlende Hilfslohn auf . . . . . Mk. festgesetzt.

Der Bescheid ist den Beteiligten entweder durch Protokoll bekannt zu machen oder in Ausfertigung zuzustellen. Ob das eine oder andere geschieht bezw. geschehen soll, darüber steht dem Strandamt die freie Entscheidung zu.

Wird der Bescheid zu Protokoll verkündet, so geschieht dies mit den Worten „folgendes wurde zum Bescheid erteilt", oder „wurde als Beschluß verkündet".[2])

Fehlt es an diesen Worten, so liegt ein Formfehler vor, der event. den ganzen Bescheid in Frage stellt.

Wenn der § 38 der Strandungsordnung bestimmt, daß der Bescheid des Strandamtes zu Protokoll bekannt zu machen

---

[1]) „Sophie Rickmers" kontra „Christine Nielsen".

[2]) Hans. Gerichtszeitung 1901 Nr. 6.

sei, so heißt dies, daß die Bekanntmachung zu erfolgen habe behufs Feststellung durch das Protokoll. Ob die Bekanntmachung in der Sitzung die Gründe des Bescheides mit umfaßt, ist irrelevant.

Aus § 38 der Strandungsordnung läßt sich nicht entnehmen, daß das ein notwendiges Erfordernis sei. Der Paragraph sagt nur, daß der „Bescheid" zu Protokoll bekannt zu machen sei. Es liegt nichts dafür vor, daß damit die Gründe des Bescheides haben mitverstanden werden sollen. Im Zweifel ist das aber nicht anzunehmen, schon allein wegen der Umständlichkeit des durch die Mitaufnahme der Gründe bedingten Verfahrens. Auch dürfte die Angabe der Gründe des Bescheides keinen Zweck haben, da es den Parteien, besonders bei umfangreicheren Sachen, schwer möglich sein wird, die mündlich bekannt gegebenen Gründe im Gedächtnis zu behalten.

Entscheidet sich das Strandamt statt für eine protokollarische Verkündung für eine Zustellung des Bescheides durch eine Ausfertigung desselben, so hat die Zustellung nach der für Zustellungen in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten vorgeschriebenen Form zu erfolgen. Sie besteht nach § 170 der ZPO. in der Übergabe des zuzustellenden Schriftstückes; die vom Gesetze geforderte Zustellungsurkunde muß nach den §§ 190, 191 der ZPO. von dem die Zustellung ausführenden Beamten bezw. wenn die Zustellung durch die Post erfolgt, nach Maßgabe der §§ 194, 155 ZPO. vorgenommen werden. So wenig in der Zivilprozeßordnung der Nachweis einer Zustellung durch eine schriftliche Erklärung des Gerichtsvorsitzenden erbracht werden kann, ebensowenig kann die im § 38 der Strandungsordnung freigestellte Zustellung durch den Vorsitzenden des Strandamtes bescheinigt werden, es sei denn, er hätte die Zustellung persönlich besorgt.

Die formal einwandsfreie Verkündung des Strandamts-

bescheides, sowie die Wahrung der Form bei der Zustellung desselben sind die Voraussetzungen für den Beginn des Laufs der vierzehntägigen Klagefrist des § 39 der Strandungsordnung.[1])

Gegen den Bescheid des Strandamtes findet nur der Rechtsweg statt; also keine Beschwerde. Dies ist auch der Fall, wenn z. B. das Strandamt ablehnt, einen Bescheid zu erlassen, wenn es sich für unzuständig erklärt oder einen Fall des Berge- oder Hilfslohnes nicht als vorliegend erachtet. Wenn das Strandamt sich für unzuständig erklärt hat, so steht der Beschreitung des Rechtsweges nichts entgegen; das Gesetz verlangt nur, daß die Vorinstanz des Strandamts um ihre Entscheidung angegangen sei; wenn das Strandamt sich für unzuständig erklärt hat, so braucht nicht vorab der etwaige Instanzenzug bei den Verwaltungsbehörden durchgemacht zu werden.

Eine Beschwerde über den Bescheid des Strandamtes bei der vorgesetzten Instanz der Aufsichtsbehörde ist nicht zugelassen, da sie die definitive Erledigung des Streitfalles, welche nur im Rechtswege erfolgen kann, nutzlos hinausschieben würde. Die Anfechtung des Strandamtsbescheides soll lediglich im Wege der Klage geschehen. Die Partei, die sich durch den Bescheid beschwert fühlt, hat binnen einer Ausschlußfrist von 14 Tagen — von dem Tage der Bekanntmachung oder Behändigung des Bescheides (§ 38 Strandungsordnung) an gerechnet — die Klage bei dem für den Ort des Strandamtes zuständigen Gerichte anzubringen.

Das Gericht kann aus Gründen, die in der Sache selbst liegen, diese Frist angemessen verlängern; durch rechtzeitige Erhebung der Klage verliert der Bescheid zwischen den Parteien seine Kraft (§ 39 der Strandungsordnung). Die Frist

[1]) ROHG. Bd. 21 S. 16.

von 14 Tagen ist keine Notfrist, da sie das Gericht verlängern kann, wohl aber eine Ausschlußfrist, d. h. sie muß von Amtswegen berücksichtigt werden.

Der Gerichtsstand des Gerichts des Strandamtes ist ein in örtlicher Beziehung ausschließlicher Gerichtsstand für die Feststellung des Berge- und Hilfslohns. Auf Zahlung des festgestellten Lohnes kann aber natürlich geklagt werden.

Zum Schlusse ist zu untersuchen, welches Recht die deutschen Strandämter bei Bemessung des Hilfs- und Bergelohns anzuwenden haben.

Hierbei ist zu unterscheiden, ob die Tätigkeit sich von Beginn bis zum Schlusse innerhalb des Herrschaftsgebietes des Deutschen Reichs in Territorialgewässern abgespielt hat, oder nicht. Ist dies der Fall, dann ist bei der Bemessung des Hilfslohnes deutsches Recht zur Anwendung zu bringen.

Sollte sich dagegen innerhalb eines fremden Territorialhoheitsgebietes die ganze Rettungstätigkeit abgespielt haben, so würde konsequenterweise das bezügliche fremde Recht zur Anwendung zu bringen sein.

Nach welchem Recht aber ist zu entscheiden, wenn die Tätigkeit auf offenem Meere stattgefunden hat? In diesem Falle ist deutsches Recht zur Anwendung zu bringen, wenn das gerettete fremde Schiff in einen deutschen Hafen eingebracht ist. Ebenso ist deutsches Recht anzuwenden, wenn die Ladung eines fremden Schiffes auf hoher See von einem deutschen Schiffe geborgen wird. Auch für den Fall, daß ein fremdes Schiff einem deutschen Schiffe nach einem Zusammenstoß Hilfe leistet, hat das Reichsgericht deutsches Recht für anwendbar erklärt. Ebenso dann, wenn bei einem deutschen Schiffe die Berge- oder Hilfeleistungstätigkeit in offener See begonnen hat, in einem ausländischen Hafen aber beendigt ist.[1])

[1]) Hans. OLG.-Urteil v. 16. 7. 1893, Hans. Gerichtszeitung 1899 Nr. 69.

Aus vorstehendem ergibt sich als Grundsatz, daß bei deutschen Strandämtern deutsches Recht bei Bemessung des Berge- und Hilfslohnes zur Anwendung gelangt.

Selbstredend können die Parteien bestimmtes Recht ausschließen und die Anwendung eines ihnen genehmeren Rechts verlangen; das Strandamt aber ist nicht verpflichtet, seinem Bescheide ausländisches Recht zugrunde zu legen.[1])

[1]) Hans. OLG. 1892 Nr. 42, 1893 Nr. 77; „Union" kontra „Merchant Prince", Hans. Gerichtszeitung 1899 Nr. 69.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.